С. С. С. Р.
Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
Н. К. П. С.
№ 283.
21-го августа 1926 г.
г. Гомель.

БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАПАДНЫХ ЖЕЛ. ДОРОГ.

Выходит ежедневно, кроме послепраздничных дней.

СОДЕРЖАНИЕ (Код. №№ 2597—2600).

Распоряжения Правления дорог.

Т. № 2597. Об обязательной постановке сводов в топках паровозов.

(Всем ТЧ, ТД и ТМ).

В целях всемерного сбережения топлива, особенно в настоящее время режима экономии, на Западных ж. д. была поднята кампания по постановке сводов в топках паровозов. Небольшой опыт Западных дорог подтвердил результаты испытаний сводов на других дорогах в довоенное время, показав, что при добросовестной постановке и аккуратном уходе своды служат около 4-х месяцев, при чем при стоимости свода в среднем в 25 рублей, паровозы, оборудованные ими, дают в среднем сбережения в топливе на 5—6% более против паровозов без сводов. Реально это дает за время работы свода (4 месяца) сбережение около 150 руб., не считая экономии от уменьшения ремонта, вследствие почти полного отсутствия течи труб и лучшей службы буртиков труб, защищенных от обгорания сводом.

Кроме того, паровозы, снабженные сводами, безопаснее в пожарном отношении, так как вынос несгоревших частиц угля уменьшается очень значительно, и, следовательно, при оборудовании паровозов сводами имеется возможность уменьшить количество сеток искроудержателей, что благоприятно отражается на тяге в котле.

Несмотря на эти очевидные преимущества паровозов со сводами, оцененные большинством паровозных бригад, ездивших на таких паровозах, все-же раздаются отдельные голоса протеста против постановки сводов, и даже со стороны линейной администрации (как, например, Гомельского участка Тяги). Мотивировкой этих лиц против постановки сводов является, главным образом, ослабление стенок топки шурупами для опор сводов и трудность очистки и вальцовки нижних рядов труб.

Относительно ослабления стенок топки надо сказать, что оно настолько незначительно, что, конечно, не может быть причиной отказа от постановки сводов.

Очистка же труб нижних рядов при надлежащем искривлении трубы прибора **Евстафьева**, (что практиковалось в довоенное время в депо Гомель-Хоз.) производится без труда. Что же касается вальцовки труб, то последняя, как указано, нужна в очень редких случаях, так как в присутствии сводов течь труб очень редкое явление.

Поэтому предлагаю усилить работу по массовой постановке сводов, помня, что всякий паровоз, оборудованный сводом, сберегает дорогое для дороги топливо.

ЧПТ *Федоров*.

За Т *Деянов*.

П. № 2598. Об оплате временной и сезонной рабочей силы.

(Всем ПЧ).

Об'являя для сведения и в подлежащих случаях для руководства копии циркулярных распоряжений Дорпрофсожа от 29/VII—с. г. за № 022/02/300, и от

6/VII—с. г. за № 003/02/269 и выписку из циркуляра ЦК ж. д и Союза строительных рабочих от 5/XII—1924 г. за № 023069/Т, предлагаю:

1) Немедленно выяснить в Учкпрофсоже, с какого времени переданы в союз строительных рабочих, работающие на участках, нештатные рабочие и мастеровые—члены Союза ж. д., оплачивавшиеся по ж. д. тарифным ставкам, и с того-же времени перевести их на оплату на условиях соответствующего коллективного договора с союзом строителей, о чем сделать надлежащую оговорку в расчетных книжках за обоюдными подписями (нанимателя и нанявшегося).

2) В дальнейшем всемерно стремиться к использованию *постоянного* (штатного) кадра рабочих и мастеровых только для эксплоатационных нужд, не допуская излишка рабсилы сверх установленного по штату.

3) В тех случаях, когда в определенные периоды года требуется увеличение числа рабочих для эксплоатационных работ, такое увеличение должно производиться *исключительно на эти периоды работ* путем найма дополнительных ремонтных рабочих, как *сезонных*. Оплата их должна производиться по ж. д. тарифным ставкам за счет отпускаемых кредитов на наем дополнительных ремонтных рабочих по очер. № 43, отнюдь не допуская наличия „постоянных рабочих“ благодаря пропуску договоренного срока. (Перечень сезонных работ, утвержденный НКТ 5/VIII—с. г. №№ 167/11 и 168/12, опубликован в газете „Труд“ № 181 от 10/VIII—с. г.).

4) Все прочие работы, как новые, так и эксплоатационные, должны выполняться нанимаемой в потребном количестве *сезонной рабсилой*, оплачиваемой за счет открываемых на эти работы кредитов.

5) Наем *временных* рабочих возможен, только при точном выполнении Положения о временных рабочих (Приложение к ст. 2 Гендоговора), т. е. рабочие могут наниматься в качестве временных для выполнения мелких работ (разгрузка, уборка, очистка и т. п.), срок которой не может быть заранее определен, но не должен превышать *двух недель*, или для выполнения какой-либо *точно определенной работы* на определенный срок, но *не свыше одного месяца*. Предлагается обратить самое серьезное внимание в отношении как *временной*, так и *сезонной* рабсилы при оформлении с ними трудовых договоров (заполнении расчетных книжек), т. к. пропуск договоренных сроков влечет за собой распространение на них прав постоянных (штатных) работников.

6) На заработок рабочих и мастеровых, оплачиваемых на условиях колдоговоров с союзом строителей, делать обусловленное этими колдоговорами начисление в размере 1% (полпроцента на содержание месткомов и полпроцента на культнужны), каковое начисление аккуратно выплачивать союзу указанным в соответствующем колдоговоре порядком. Во избежание двойной уплаты этих начислений (союзу строителей и союзу ж. д.), вновь подтверждаю к неуклонному исполнению п. п. 1, 3, и 4 предписания моего от 24/IX—25 г. за № ПБР/824/581.

7) Предлагается всем ПЧ лично и через ПЧП и ПС уделить максимум внимания учету и правильному использованию рабсилы как на эксплоатационных работах, так и на работах по капитальному осмотру и новых работах, т. к. при правильном изучении этого вопроса путем постоянного инструктирования и проверки производителей работ на местах (ПД, ПЗ и др.) возможно будет уточнить вопросы *потребности в постоянной* (штатной) рабсиле для эксплоатационных нужд и *себестоимости продукции*, имеющих в настоящее время громадное значение при проведении поставленной задачи по режиму экономии.

За П *Васильев*.

ПБ *Саванчук*.

Копия.

Всероссийский Профессиональный Союз Работников Железнодорожного Транспорта Западные железн. дороги. Дорожный Комитет.
... Отдел
6/VII--1926 г.
№ 003/02/269.

Всем Учкпрофсожам, копия Гомель, Брянск, ГСПС, Минск ЦСПСБ, Чернигов ОСПС.

В виду происходящих на местах трений между союзами ж. д. и строительных рабочих, настоящим раз'ясняется, что все рабочие, работающие на строительных работах по постройке как новых, так и капитальному ремонту жилых и служебных зданий, за исключением постоянных рабочих ж. д. транспорта, временно прикомандированных на эти работы должны состоять в Союзе Строительных Рабочих, а потому с получением сего, по соглашению с ме-

стными Отделами Союза Строительных Рабочих, передайте последним всех членов нашего Союза, принятых в этом сезоне на строительные работы из числа безработных членов нашего Союза, а также и вновь принятых в наш Союз из числа работающих на этих работах.

Для обслуживания их союзом строительных рабочих будут организованы на местах работы Рабочкомы. Уплата членских взносов строительными рабочими, за исключением членов нашего Союза, временно прикомандированных на эти работы, производится в союз строительных рабочих.

В тех местах, где рабочкомы не будут организованы, члены Союза будут обслуживаться нашими организациями, уплата членских взносов производится в наш Союз.

Настоящее согласовано с Гомельским ГСПС.

Отв. Секретарь ДК **Дубинец.**

Зав. Орготделом **Геник.**

Копия отношения Дорожного Комитета Западных ж. д. от 29 июля 1926 г. № 022/02/300.

Всем Учкпрофсожам, копия Гомель, Брянск, —ГСПС и Губотделам Союза строительных работ, Минск ЦСПСБ и Чернигов ОСПС.

Ввиду непрекращения трений на местах между союзными органами ж. д. и строительных рабочих по вопросу о размежевании и осложнения вопроса с оплатой рабочих на одних и тех же работах по двум разным видам договоров, что вызывает антагонизм между рабочими,—Дорпрофсож и Гомельский Губотдел Союза Строительных рабочих пришли к выводу необходимости передачи всех членов ж. д. Союза, работающих на строительных работах как по постройке новых, так и капитальному ремонту зданий и сооружений, Союзу строительных рабочих, а потому, в частичное изменение циркулярного разъяснения *от 6/VII—26 г. за № 003/02/269*, с получением сего необходимо на местах по соглашению с местными органами Союза Строительных Рабочих приступить к передаче членов нашего Союза, работающих на этих работах, *независимо от сроков вступления в наш Союз,* Союзу Строительных рабочих, за исключением штатного кадра железнодорожников, временно прикомандированных на строительные работы *в качестве технического надзора*. В остальном циркуляр № 003/02/269 остается в силе.

В дальнейшем всем Учкпрофсожам при приеме в Союз временных и сезонных рабочих из числа работающих в Отделе Пути для определения производственного принципа надлежит руководствоваться циркуляром о размежевании со строителями за № 023069/т от 5-го декабря 1925 г., опубликованным в Бюллетене ЦК ж. д. № 64 и сборнике руководящих указаний, часть 1-я.

Отв. Секретарь ДК Зап. ж. д. (*Голышкин*).

Зав. Орготделом (*Геник*).

Выписка из циркуляра ЦК ж. д. и Союза Строительных Рабочих от 5-го декабря 1924 г. № 023069/т, опубликованного в Бюллетене ЦК ж. д. № 64 от 15/I—25 г.

I. В Союз Строительных Рабочих входят:

Все рабочие, служащие и технический персонал, занятые:

1) На постройке железнодорожных линий до момента начала коммерческой эксплоатации их, согласно установленных на то НКПС технических правил, после чего работники их переходят в союз железнодорожников.

Примечание: При временном движении для обслуживания работ, а также при временной эксплоатации, имеющей целью пополнение средств строительства, работники последних входят в союз строителей.

2) На экономических и технических железнодорожных изысканиях, организованных в экспедиции или партии.

3) На достраивающихся участках эксплоатируемых железных дорог до момента полного окончания достроенных работ, за исключением работников, означенных в п. п. 1 и 2 раздела второго настоящего циркуляра.

4) Все работники на постройках как отдельных жилищ, так и целых поселков для нужд рибочих и служащих железных дорог, а также и на постройках различных служебных зданий и все временные рабочие, занятые на ремонтных работах сл. Пути, за исключением работников, указанных в п. 1 и 2 раздела второго настоящего соглашения.

5) На подсобных предприятиях, изготовляющих строительные материалы минерального происхождения (кирпич, цемент, известь, асфальт и пр.) и нахо-

дящихся как на строющихся, так и эксплоатируемых железных дорог.

Примечание: В отдельных случаях, при неудобстве обслуживания работников этих предприятий союзом строителей, союзная принадлежность их определяется по соглашению между органами союза строителей и железнодорожников.

6) В местных органах управления строительными работами по постройке и достройке железнодорожных линий, гражданских сооружений, рабочих поселков и проч.

II. В союз железнодорожников входят.

1) Постоянно-штатные рабочие, служащие и технический персонал, составляющий твердый контингент путейских участков, эксплоатируемых железных дорог.

2) Рабочие, входящие в установленную норму постоянно-поденных сверхштатных рабочих и служащих, занятых на работах Сл. Пути.

3) Постоянные работники железнодорожного транспорта, временно командированные на строительные работы.

4) Работающие в железнодорожных мостостроительных организациях НКПС.

5) Работающие в центральных отделах НКПС, ведающих делом построек.

111. Все спорные вопросы, могущие возникнуть на местах при проведении настоящего циркуляра, разрешаются путем соглашения органов ВССР и ВСРЖТ между собою, или, в случаях разногласия, через размежевочные комиссии при межсоюзных органах.

К. № 2599. О пополнении списка комитентов Акционерного Общества „Экспортхлеб“.

Согласно телеграммы ЦЖ от 14/VIII с. г. № ФС110/311, основанной на соглашении НКПС, Госбанка и Экспортхлеба, в список комитентов Акционерного Общества „Экспортхлеб“ об'явленный приложением к тарифному извещению № 4987 (Сб. Тар. № 310), включается новая организация„ Северо—Кавказкий хлеб“, на которую распространяется автоматический выкуп экспортных хлебных грузов, предусмотренный указанным выше тарифным извещением № 4987.

В соответствии с изложенным, на стр. 24 Сборника Тарифов № 310 надлежит внести пополнение.

За К *Щеголев.*

К. № 2600. О процентном повышении тарифов на перевозку грузов пассажирской скорости, таксируемых по схемам тарифов малой скорости.

Замечено, что при перевозках грузов пассажирской скоростью, таксируемых по схемам тарифов малой скорости, многие станции повышают ставку на % повышения установленный для перевозок малой скорости, затем повышенную ставку повышают еще на 30%; раз'ясняется, что согласно п. 4 тарифного извещения за № 6795 (Сборник Тар. № 367) при расчете плат по перевозкам грузов пассажирской скорости по тарифам малой скорости значащиеся в расчетных таблицах тар. руковод. № 82 ставки с тонны (в целых копейках) надлежит увеличивать только на 30% и, затем округлив до целых копеек (на общем основании), умножить на принимаемый к расчету вес груза.

За К *Щеголев.*

Начальник Административного Отдела *Куколевский.*

Изд. Западные жел. дор.

Гомель. ГУБЛИТ № 890 (1200 экз.). Гомель. Типо-Лит. Западных ж. д. 1926 г.—1819.